

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii

KOM(2007) 575 v konečném znění

(2008/C 211/07)

Dne 10. října 2007 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Integrovaná námořní politika pro Evropskou unii

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 4. dubna 2008. Zpravodajkou byla Dr. Bredima a spoluzpravodajem pan Chagas.

Na 444. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 22. a 23. dubna 2008 (jednání dne 22. dubna 2008), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 152 hlasy pro a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV kladně hodnotí unikátní konzultační proces, který proběhl v souvislosti se zelenou knihou Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře a k němuž aktivně přispěl svým příslušným stanoviskem i účastí na dvou konferencích ⁽¹⁾.

1.2 Sdělení podtrhuje význam lidského faktoru v rámci celého námořního odvětví. EHSV je potěšen dohodou mezi sociálními partnery (ETF a ECSA ⁽²⁾) o začlenění ustanovení úmluvy ILO ⁽³⁾ o práci na moři z roku 2006 do práva Společenství. Přeje si, aby se co nejdříve celosvětově dodržovaly námořní pracovní normy, jež v souladu s touto úmluvou zaručí veškerým námořníkům rovné podmínky. Stejně důležité je, aby členské státy ratifikovaly mezinárodní nástroje týkající se odvětví rybolovu včetně úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci v odvětví rybolovu z roku 2007.

1.3 EHSV pozitivně hodnotí přezkum výjimek pro rybáře a námořníky z pracovního práva EU prováděný v úzké spolupráci se sociálními partnery a žádá o vysvětlení v souvislosti s osvědčením o vynikající kvalitě v námořním odvětví. Měla by se zvážit proveditelnost osvědčení námořní excelence pro námořníky, které by bylo povinné ve službách trajektové přepravy uvnitř EU a dobrovolné v ostatních službách.

1.4 Plovoucí univerzita poskytuje studentům účastnícím se její plavby zkušenost na moři. Myšlenka zaoceánského plovoucího kampusu zapadá do širších směrů vývoje a Komise by jí měla dále prozkoumat v rámci přilákání kvalitních studentů k námořní profesi ⁽⁴⁾. Sociální partneři v rámci EU by měli bezodkladně řešit a prozkoumat životospřávu námořníků.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 50–56.

⁽²⁾ ETF: European Transport Workers Federation, ECSA: European Community Shipowners' Associations.

⁽³⁾ ILO: Mezinárodní organizace práce.

⁽⁴⁾ The Economist, 1.9.2007.

1.5 Co se týče námořních nehod, měla by příští politika EU zohlednit následující východiska:

— Pobřežní státy by měly nést svůj podíl v řetězci zodpovědnosti za námořní bezpečnost a ochranu životního prostředí. To bude vyžadovat zpřísnění pravidel lodních rejstříků a funkční pohotovostní a asistenční síť využívající satelitní sledování a dobře vybavené námořní a letecké hlídky.

— Prevence vážných námořních nehod by neměla být zaujatě zaměřena proti lidskému faktoru a klást na námořníky nepřiměřenou zodpovědnost. Měla by být založena na integrovaném systému snižujícím možnost lidského selhání (kapitána a posádky) pomocí moderních elektronických zařízení a zlepšování konstrukce palubního zařízení. Systém námořního práva by měl rovněž spravedlivě a jasně určovat rozdělení zodpovědnosti mezi námořnické profese, pobřežní dohled, majitele lodí, lodní rejstříky a námořní orgány.

1.6 EHSV znovu zdůrazňuje, že se v odvětví námořní dopravy kvůli nedostupnosti kvalitnějších zásob v rafineriích spaluje málo kvalitní ropa. Podporuje globální iniciativy řešení kvality zásob vedoucí k průlomu v otázce emisí, které do ovzduší vypouští lodě.

1.7 Sdělení a akční plán pomíjejí významnou složku ropného znečištění moří způsobeného aktivitami rekreačních plavidel, obzvláště vzhledem k citlivosti pobřežních států, kde tato plavidla nejčastěji operují ⁽⁵⁾. Problém znečištění moří navíc dále zhoršují aktivity vojenských plavidel – stojící mimo dosah předpisů EU.

⁽⁵⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Společná expertní skupina zabývající se vědeckými aspekty ekologické ochrany moří – GESAMP.

1.8 Otázkou, v níž by se úsilí EU mělo zintenzívnit, je znečištění řek a moří (Baltské a Černé moře) z vnitrozemských zdrojů). Z důvodů politické účelnosti by se problémy měly spíše řešit na vícestranné než dvoustranné úrovni.

1.9 Při řešení environmentálních otázek by měla EU hrát vedoucí úlohu. Existuje zde prostor pro posílenou spolupráci a koordinaci stanovisek členských států EU v rámci mezinárodních organizací, aniž by došlo k ohrožení jejich individuální účasti. Odborný vklad členských států EU do mezinárodních organizací se těší dobré pověsti; a ta by se měla podporovat, nikoli podkopávat.

1.10 Pokud jde o evropský prostor pro námořní dopravu bez hranic, EHSV uznává výhodu vyplývající ze skutečnosti, že se jedná o potvrzení virtuálního námořního prostoru. V souladu s postojem EHSV sdělení zdůrazňuje, že se má tato koncepce zabývat pouze zjednodušením správních a celních formalit a usnadněním obchodu v rámci jednotného trhu EU.

1.11 EHSV kladně hodnotí symbolický vzkaz obsažený ve sdělení, totiž že Evropa je a vždy byla především národem mořeplavců. Nicméně však stále očekává konkrétní opatření, aby se dalo přistoupit k realizaci.

1.12 EHSV znovu opakuje úlohu, již může hrát při provádění tvorby námořní politiky včetně územního plánování, při prosazování námořní identity a námořního kulturního dědictví EU i při zvyšování vnímavosti evropské veřejnosti k problematice globálního oteplování.

1.13 EHSV kladně hodnotí návrhy týkající se Evropské sítě námořního dozoru a zlepšení spolupráce mezi pobřežními hlídkami členských států. Tato opatření zvýší námořní bezpečnost a ochranu, kontrolu rybolovu a kontrolu vnějších hranic a ochrání mořské životní prostředí.

EHSV znovu připomíná, že v oblasti dvoustranných dohod s třetími zeměmi o nalodění je žádoucí koordinovaný přístup, aby se splnily vyšší bezpečnostní nároky. Rovněž požaduje akci na úrovni EU proti prudkému nárůstu ozbrojených přepadení a pirátství na moři, kterým jsou vystaveny obchodní lodě a v jihovýchodní Asii a v Africe.

2. Úvod

2.1 Stávající sdělení o integrované námořní politice pro EU a připojený akční plán upravující provedení 29 budoucích

konkrétních opatření berou v úvahu stanoviska vyjádřená institucemi EU i zúčastněnými stranami k příslušné zelené knize.

2.2 Zcela nové kolo konzultací v rámci zelené knihy skončilo širokou shodou na potřebě holistického, integrovaného, průřezového a strategického přístupu k této problematice. Princip nahrazení roztržitosti, která mnohdy vede k nechtěným důsledkům, širokou vizí, si zasluhuje podporu.

2.3 EHSV kladně hodnotí symbolický vzkaz obsažený ve sdělení, totiž že Evropa je a vždy byla národem mořeplavců. Všech 29 opatření z akčního plánu EHSV hodnotí kladně (s několika konkrétními výhradami). Nejsou však dostačující.

3. Všeobecné připomínky

3.1 Environmentální aspekty

3.1.1 EHSV přikládá velký význam udržování integrity mořského životního prostředí a zajišťování toho, aby veškerá lidská činnost, která jej ovlivňuje, neměla za následek jeho postupné znehodnocení.

3.1.2 EHSV vítá plán Komise zaměřený na zefektivnění mezinárodní spolupráce, zlepšení provázanosti politik, provádění stávajících právních předpisů a podporu environmentálních technologií (šestý akční program Společenství pro životní prostředí). Je nutné klást důraz na provádění Úmluvy o zabránění znečišťování moří z pozemních zdrojů ⁽⁶⁾.

3.1.3 Hromadění CO₂ a dalších skleníkových plynů v atmosféře způsobené nadměrnými emisemi již vede ke zvyšování absorpce CO₂ oceány a předpokládá se, že tento proces bude pokračovat. Výsledkem je kyselost oceánů, která pravděpodobně zvyšuje zatížení mořského prostředí. Výzkum těchto účinků na mořské prostředí se musí dále rozšířit, společně s výzkumem možností vývoje metod zpětné absorpce CO₂ šetrných k životnímu prostředí.

3.1.4 Sdělení pomíjí významnou složku ropného znečištění moří a řek způsobeného aktivitami rekreačních plavidel, obzvláště vzhledem k citlivosti pobřežních států, kde tato plavidla nejčastěji operují ⁽⁷⁾. Problém znečištění moří dále zhoršují aktivity vojenských plavidel – stojící mimo dosah předpisů EU – které jsou pro životní prostředí a cestovní ruch stále škodlivější.

⁽⁶⁾ Paříž, 4.6.1974, ve znění protokolu ze dne 26.3.1986. Tato úmluva byla nahrazena Úmluvou o ochraně mořského prostředí severovýchodního Atlantiku (OSPAR), která byla přijata v Paříži v září 1992 a vstoupila v platnost v březnu 1998.

⁽⁷⁾ IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Společná expertní skupina zabývající se vědeckými aspekty ekologické ochrany moří – GESAMP.

3.1.5 EHSV znovu zdůrazňuje, že se v odvětví námořní dopravy kvůli nedostupnosti kvalitnějších zásob v rafineriích spaluje málo kvalitní ropa. Podporuje globální iniciativy řešení kvality zásob⁽⁸⁾ vedoucí k průlomu v otázce emisí, které do ovzduší vypouští lodě.

3.1.6 Znečištění moře a ovzduší pocházející ze všech možných zdrojů zhoršuje mořské životní prostředí a má zdravotní, sociální a hospodářské dopady. Na kontrolu a snižování znečištění z lodí existují dostatečná opatření, včetně pokut znečišťovatelům, a mělo by se přísně dbát na jejich vymáhání. Podobný rámec však neexistuje v souvislosti se znečištěním moří a řek z jiných zdrojů (např. průmyslové, městské, zemědělské činnosti, pesticidy). EHSV se obává, že pokud se nepřistoupí ke komplexním a efektivním opatřením, dojde k ohrožení pobřežního a mořského cestovního ruchu, tohoto nejvýznamnějšího průmyslu spojeného s mořem v Evropě. Tato opatření by také pomohla zachovat rozsah i rozmanitost života v mořské prostředí, včetně rybích populací.

3.1.7 EHSV zdůrazňuje potřebu vyjednání dvoustranné dohody mezi Evropskou unií a zeměmi jižního Středomoří v rámci ročních akčních plánů politiky sousedství. Tato dohoda zajistí, že třetí státy v této oblasti budou sdílet odpovědnost s členskými státy Evropské unie za udržování čistoty moří tím, že budou kontrolovat emise do ovzduší a vypouštění odpadů do řek (např. v deltě Nilu). Konečným cílem je ochrana společného dědictví Středozemního moře.

3.2 Sociální aspekty

3.2.1 Sdělení podtrhuje význam lidského faktoru v rámci celého námořního odvětví. Sociálnímu rozměru by se při hledání správné rovnováhy mezi hospodářskými, sociálními a environmentálními rozměry udržitelné námořní politiky v rámci akčního plánu také měla věnovat patřičná pozornost.

3.2.2 EHSV je potěšen dohodou mezi sociálními partnery (ETF a ECSA) o začlenění některých ustanovení úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci na moři z roku 2006 do práva Společenství. Přeje si, aby se co nejdříve celosvětově dodržovaly námořní pracovní normy jež v souladu s touto úmluvou zaručí veškerým námořníkům rovné podmínky. Stejně významné je, aby členské státy ratifikovaly odpovídající mezinárodní nástroje v oblasti rybolovu včetně úmluvy ILO o práci v rybolovu.

3.2.3 Co se týče přípravy akčního plánu týkajícího se kvalifikace námořníků EU, EHSV upozorňuje na přezkum úmluvy

⁽⁸⁾ Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru *Skladba zdrojů energie v dopravě*, (TEN 305) CESE 269/2008, 13.2.2008.

IMO STCW⁽⁹⁾ o celosvětových normách výcviku a certifikace. Jakýkoli návrh EU by měl být v souladu s režimem IMO/ILO.

3.2.4 EHSV pozitivně hodnotí přezkum výjimek pro rybáře a námořníky z pracovního práva EU prováděný v úzké spolupráci se sociálními partnery a požaduje objasnění otázky certifikátu námořní excelence. Měla by se zvážit proveditelnost osvědčení námořní excelence pro námořníky, které by bylo povinné ve službách trajektové přepravy uvnitř EU a dobrovolné v ostatních službách.

3.2.5 Podpora námořnického povolání v EU může být účinná jen tehdy, pokud se investují prostředky do vyšších norem kvality, a tím se zvýší konkurenční výhoda námořníků EU na základě kvality, spíše než ceny.

3.2.6 Rostoucí globální nedostatek kvalifikovaných námořníků představuje alarmující důsledek pro infrastrukturu námořní bezpečnosti EU a bude se zvyšovat, pokud se nevyřeší společným úsilím EU a členských zemí. Jinak bude Evropa ztrácet znalosti a zkušenosti nezbytné pro námořní činnosti, které jsou klíčové pro bezpečnost (inspekce lodí, dohled, právní předpisy, pojištění, dopravní služby pro plavidla, záchranné operace, pobřežní hlídky a lodivodské služby). Dále se mohou námořní klustry přemístit do dalších regionů. Probíhající opatření se ukazují jako nedostatečná a EHSV lituje, že až do konce roku 2009 se Komise nehodlá touto otázkou zabývat.

3.2.7 EHSV je znepokojen vysokou mírou nedokončení studia na námořních školách v některých členských státech a tím, jak brzy zaměstnaní námořníci opouštějí tuto profesní dráhu. Námořní profese v Evropské unii mohou být vážně ohroženy, pokud se této krizi nebude ihned věnovat pozornost; je třeba hledat řešení v souvislostech holistické strategie, aby se námořní profese stala přitažlivější. Bylo by vhodné dále rozvinout mapování kariér a příležitostí, které provádějí sociální partneři (ECSA a ETF). Opatření ke zvýšení přitažlivosti by se tedy měla kombinovat s opatřeními k udržení pracovníků v profesi.

3.2.8 Plovoucí univerzita poskytuje studentům účastnícím se její plavby zkušenost na moři. Myšlenka zaoceánského plovoucího kampusu si zaslouží, aby jí Evropská komise prozkoumala v rámci přilákání kvalitních studentů k námořní profesi. Stejně tak by ve velkých evropských přístavech mohly být zřízeny školy typu „Harbour school“⁽¹⁰⁾, které by na základních – a případně středních – školách na souši, ale v blízkosti moře, poskytl dětem vzdělání v předmětech souvisejících s mořským prostředím, loděmi a plavební naukou.

⁽⁹⁾ IMO: Mezinárodní námořní organizace, STCW: Mezinárodní úmluva o normách výcviku, kvalifikace a strážní služby námořníků.

⁽¹⁰⁾ Viz New York Harbour School, <http://www.newyorkharbourschool.org>.

3.2.9 EHSV vyzývá Komisi k přezkoumání stávajících osvědčených postupů pro zatraktivnění námořního povolání na úrovni středního školství v členských státech.

3.2.10 Co se týče námořních nehod, měla by příští politika EU zohlednit následující východiska:

- Pobřežní státy by měly nést svůj podíl v řetězci zodpovědnosti za námořní bezpečnost a ochranu životního prostředí. To bude vyžadovat zpřísnění pravidel lodních rejstříků a funkční pohotovostní a asistenční síť využívající satelitní sledování a dobře vybavené námořní a letecké hlídky.
- Prevence námořních nehod by neměla být zaujatě zaměřena proti lidskému faktoru a klást na námořníky nepřiměřenou zodpovědnost. Měla by být založena na integrovaném systému snižujícím možnost lidského selhání (kapitána a posádky) pomocí moderních elektronických zařízení a zlepšování konstrukce palubního zařízení. Systém námořního práva by měl spravedlivě a jasně určovat rozdělení zodpovědnosti mezi námořnické profese, pobřežní dohled, majitele lodí, lodní rejstříky a námořní orgány.

3.2.11 Za mimořádně nebezpečného počasí mohou námořníci vykonávat i činnosti, které výrazně překračují jejich normální popis práce. Jak prohlásil generální tajemník IMO: „živelnou povahou svého pracovního prostředí se profesionální námořníci dostávají do situací, na které je nikdo a nic nemůže dostatečně připravit. Jejich reakce je zkouškou opravdové odvahy – odvahy, již musíme vzít na vědomí a uznávat“⁽¹⁾. EHSV vyzývá Komisi, aby vzala v úvahu výše uvedené skutečnosti při návrhu budoucích opatření v oblasti námořních nehod.

3.3 Hospodářské otázky

3.3.1 Budoucí sdělení o politice námořní dopravy v EU na období 2008–2018 by mělo vytvořit vhodný rámec pro přilákání investic do námořní dopravy a být přínosem pro posílení vedoucí pozice evropské námořní dopravy a její úlohy katalyzátoru v námořním odvětví.

3.3.2 EHSV vítá, že Komise uznala potřebu celosvětových pravidel pro takoveto globální odvětví i význam mezinárodních námořních předpisů a podporu v hledání řešení problémů se stanovením pravidel v mezinárodních orgánech (např. IMO). Globální ráz námořní dopravy, globální trh práce v němž se pohybuje a konkurenční pozice evropské námořní dopravy na

celosvětovém trhu jsou samozřejmě témata, jimž by se měla věnovat pozornost.

3.3.3 Musí se znovu zopakovat nutnost zlepšit výkonnost přístavních kapacit a služeb a potřeba vyšších přístavních kapacit a lepších spojení s vnitrozemím.

3.3.4 EHSV poznamenává, že k jeho návrhům bylo přihlédnuto v oblasti urychlení ratifikace úmluv IMO členskými státy i mezinárodně, návrhy týkající se rozvoje přístavů, snižování úrovně znečištění ovzduší z lodí, vytváření víceodvětvových seskupení a evropské sítě námořních klastrů. Byla také uznána rozhodující úloha evropské námořní dopravy v evropském a mezinárodním obchodu a v běžném životě evropských občanů.

3.3.5 Pokud jde „evropský prostor pro námořní dopravu bez hranic“, ve sdělení se v souladu s názory EHSV⁽¹²⁾ zdůrazňuje, že se tato koncepce má týkat pouze virtuálního námořního prostoru, kde se zjednoduší správní a celní formality a usnadní se obchodování v rámci jednotného trhu EU. EHSV věnuje pozornost konzultaci, již Komise zahájila s cílem rozhodnout o dalších možných návrzích na efektivnější realizaci této koncepce.

3.3.6 EHSV je přesvědčen, že existuje prostor pro posílenou spolupráci/koordinaci členských států EU v mezinárodních organizacích, aniž by došlo k ohrožení jejich individuální účasti. Odborný vklad členských států EU do mezinárodních organizací se těší dobré pověsti, která by se měla podporovat, nikoli podkopávat.

3.3.7 EHSV podporuje cíl uplatňovat vliv EU vůči třetím zemím s cílem motivovat je k tomu, aby uplatňovaly a ratifikovaly nejdůležitější mezinárodní námořní úmluvy. Evropská státní přístavní inspekce by měla kontrolovat, zda plavidla EU i třetích zemí dodržují mezinárodní environmentální a sociální normy.

4. Konkrétní připomínky

4.1 Pobřežní oblasti a ostrovy

4.1.1 Je potěšitelné vidět, že návrhy EHSV na podporu cestovního ruchu v pobřežních oblastech a databázi fondů EU pro pobřežní oblasti padají na úrodnou půdu. Ostrovy by se měly dostat do centra zájmu EU prostřednictvím těchto opatření:

- zlepšit ostrovní infrastrukturu, aby docházelo k povzbuzení námořního cestovního ruchu,

⁽¹⁾ IMO Award for Exceptional Bravery at Sea, 19.11.2007.

⁽¹²⁾ Stanovisko k *Zelené knize – Směrem k budoucí námořní politice Unie*, Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 50–56; stanovisko k tématu *Společná politika pro přístavy v EU*, Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 57–62; stanovisko k tématu *Námořní dálnice v logistickém řetězci*, TEN 297, CESE 1204/2007, 18.12.2007.

- prodloužit rekreační období na ostrovech prostřednictvím kulturních a sportovních aktivit,
- zlepšit komunikaci mezi ostrovy/pevninou pomocí nových technologií za financování EU,
- poskytnout odsolovací stanice, které respektují přírodní rovnováhu, na řešení nedostatku vody, což bude jeden z nejvážnějších problémů, jimž bude středomořská oblast čelit v důsledku změny klimatu.

4.2 Severní ledový oceán a vztahy s třetími zeměmi

4.2.1 EHSV vítá návrhy na zlepšení spolupráce při řízení politik Středoziemního a Černého moře, politiky rozšíření a evropské politiky sousedství a Severní dimenze.

4.2.2 Zhruba 20 % až 30 % neobjevených světových zásob ropy leží pod Severním ledovým oceánem. Vlivem změny klimatu mohou arktické lodní cesty do roku 2015 stát přístupné po většinu roku. Otevření arktických cest je zajímavé z důvodů vzdáleností i bezpečnosti: například arktická cesta ze Šanghaje do Rotterdamu je o tisíc mil kratší než cesta přes Suez. Kratší lodní cesty mohou významně snížit spotřebu paliva a emise. EHSV poznamenává, že s vyhlídkou na množství právních a environmentálních problémů týkajících se mnoha zemí se stane naprosto nezbytným vyjasnění mezinárodního práva o mořském zalednění. V této souvislosti se zájmem očekává ohlášenou zprávu o Severním ledovém oceánu zabývající se geopolitickými důsledky změny klimatu. Předem by se měly prostudovat možné dopady používání nových arktických lodních cest na životní prostředí.

4.3 Sledování námořního prostoru

4.3.1 EHSV kladně hodnotí návrhy týkající se Evropské sítě námořního dozoru a zlepšení spolupráce mezi pobřežními hlídkami členských států. Tato opatření zvýší námořní bezpečnost a ochranu, kontrolu rybolovu a kontrolu vnějších hranic a ochrání mořské životní prostředí.

4.4 Znečištění řek a moří

4.4.1 Otázkou, v níž by se úsilí EU mělo v akčním plánu zintenzívnit, je znečištění řek a moří (Baltské a Černé moře) z vnitrozemských zdrojů). Z důvodů politické účelnosti by se problémy měly spíše řešit na vícestranné než dvoustranné úrovni.

4.5 Rybolov

4.5.1 Vzhledem k znepokojivému snižování stavu či mizení mořských druhů zdůrazňuje EHSV nutnost racionálního využívání zásob ryb. Návrhy týkající se řízení rybolovu jdou správným směrem. Vzhledem k tomu, že lov ryb je jedním z nejnebezpečnějších povolání, by se mělo pro zvýšení povědomí o bezpečnosti mezi zaměstnanci v tomto oboru udělat více. Zejména se jedná o potřebu řešit bezpečnostní opatření u rybářských lodí do 24 m délky (v tomto mají stávající meziná-

rodní úmluvy a směrnice EU deficit). EHSV připomíná, že nezbytná ochrana druhů s sebou nese sociální následky, které samy vyžadují, aby jim byla věnována pozornost: rozhodnutí rybářů pracovat na moři často souvisí s nedostatkem prostředků, a dávají tak všanc své životy.

4.5.2 Výkon profese rybáře představuje fyzická a finanční rizika, která jsou velice vážná a vysvětlují masivní propad zájmu o tuto profesi. Projekty a programy EU jsou nutně potřebné, aby rozvíjely technologii pro rybářská plavidla. V rámci výměny osvědčených postupů pro zatraktivnění rybářského povolání EHSV oceňuje širokou propagaci „Evropské příručky pro prevenci úrazů na moři a bezpečnost rybářů“, kterou nedávno společně vydali evropští sociální partneři Europêche a ETF. Stejně důležité je, aby členské státy urychlily proces ratifikace úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci v odvětví rybolovu z června 2007. Konečným cílem je, aby byla rybolovná činnost udržitelnější a atraktivnější.

4.6 Recyklace lodí

4.6.1 Ve svém nedávném stanovisku k zelené knize o zlepšení postupů demontáže lodí KOM(2007) 269 vyjádřil Výbor znepokojení nad tím, že „na celém světě je závažný nedostatek demontážních zařízení, která odpovídají zásadám environmentální a sociální udržitelnosti“. Tato situace se zhoršuje z důvodu nárůstu počtu lodí končících provoz, protože v několika následujících letech budou na celém světě postupně vyřazovány z provozu tankery s jednoduchým trupem⁽¹³⁾. Zlepšení provozů a pracovních podmínek v jižní Asii, kde probíhá naprostá většina recyklace lodí, musí vést k dosažení mezinárodně přijatelných standardů.

4.6.2 EHSV podporuje pokrok na mezinárodní úrovni v oblasti demontáže zastaralých lodí efektivním, bezpečným a z hlediska životního prostředí udržitelným způsobem. Prioritou je uzavření závazné úmluvy v letech 2008/2009, a do uzavření této úmluvy podpora hlavních směrů IMO. Tento mezinárodně sjednaný standard by majitelům lodí určil jasné povinnosti poskytovat podrobnosti o potenciálně nebezpečných materiálech na jejich lodí a pro recyklační zařízení stanovil minimální normy v podobě ustanovení o zdraví a bezpečnosti a nakládání s nebezpečnými materiály.

4.7 Dohody o nalodění a bezpečnost

4.7.1 Zvýšené bezpečnostní aspekty přiměly několik členských států EU, aby se třetími zeměmi uzavřely dvoustranné dohody o nalodění. EHSV znovu opakuje, že koordinovaný přístup členských států EU k takovým iniciativám je žádoucí a že by se při uplatňování těchto pravidel měla práce koordinovaně dělit mezi členské státy včetně jejich námořnictev. Alternativou by mohla být včasná ratifikace protokolů úmluv o potlačování protiprávních činů (Suppression of Unlawful Acts – SUA) členskými státy EU, které obsahují záruky k ochraně legitimních obchodních zájmů provozovatelů námořní dopravy a lidských práv námořníků.

⁽¹³⁾ Stanovisko k zelené knize o zlepšení postupů demontáže lodí, KOM(2007) 269 v konečném znění, CESE 1701/2007 v konečném znění, ze dne 13.12.2007.

4.7.2 EHSV vyjadřuje znepokojení nad stupňováním napadení obchodních plavidel a nad prudkým nárůstem počtu ozbrojených loupežných a pirátských přepadení lodí na moři, především v jihovýchodní Asii a v Africe. Zdůrazňuje opatření EU zajišťující obchodním plavidlům v nebezpečných vodách doprovod námořních sil.

4.8 Pobřežní elektrina

4.8.1 Aby se snížily emise skleníkových plynů z lodí kotvících v přístavech, navrhuje Komise využívání pobřežní elektřiny

(akční plán). Tím se zamezí spalování pohonných hmot a z lodí tak nebudou unikat zplodiny (SO_x, NO_x, PM) a CO₂.

4.8.2 EHSV podporuje tento návrh, upozorňuje však na tyto okolnosti: jediné řešení nemusí být pro všechny typy lodí vhodné; pobřežní elektrina se může vyrábět v elektrárnách spalujících paliva včetně uhlí, které tím produkuje další CO₂, čímž by se výhody pobřežní energie zmařily. EHSV proto vybízí Komisi, aby tyto okolnosti vzala v potaz, a mohla tak nabídnout citlivou politiku na globálním základu.

V Bruselu dne 22. dubna 2008

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského Parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 1172/98 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží, pokud jde o prováděcí pravomoci svěřené Komisi

KOM(2007) 778 v konečném znění – 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

Dne 27. února 2008 se Rada, v souladu s čl. 285 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

„návrhu nařízení Evropského Parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 1172/98 o statistickém vykazování silniční přepravy zboží, pokud jde o prováděcí pravomoci svěřené Komisi“.

Výbor bez výhrad schvaluje obsah tohoto návrhu a domnívá se, že nevyžaduje žádné připomínky z jeho strany, proto na 444. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 22. a 23. dubna 2008 (jednání dne 22. dubna), rozhodl o vydání stanoviska ⁽¹⁾, kterým schválí navržený text, 145 hlasy pro, 2 členové se hlasování zdrželi.

V Bruselu dne 22. dubna 2008.

předseda

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ Návrh stanoviska k regulativnímu postupu s kontrolou se právě připravuje (KOM(2007) 741 v konečném znění, KOM(2007) 822 v konečném znění, KOM(2007) 824 v konečném znění a KOM(2008) 71 v konečném znění).